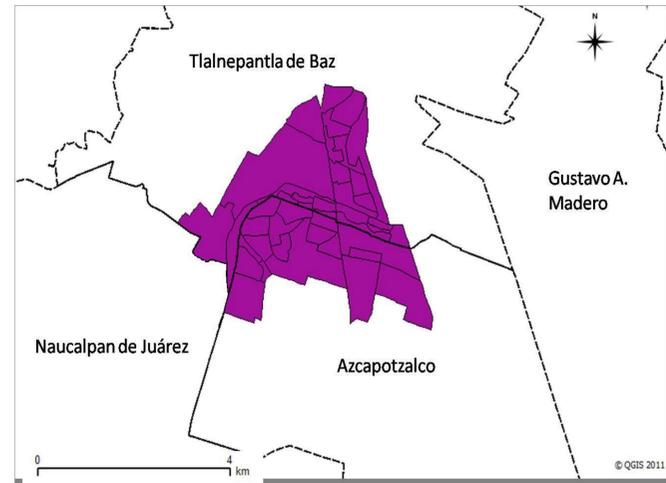


El Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México (POZMVM) 1998 establece entre sus estrategias de ordenamiento territorial, la re-estructuración de porciones del área urbana de la zona metropolitana que abarcan zonas de ambos lados de los límites administrativos del Distrito Federal y del Estado de México; territorios que durante mucho tiempo estuvieron sometidos a procesos no planificados de estructuración urbana y que plantean un área de oportunidad para la implementación de instrumentos de planeación a nivel metropolitano, donde la cooperación y corresponsabilidad entre ambas entidades pueda darse. La zona limítrofe de Azcapotzalco – Tlalnepantla es de particular interés por la nueva dinámica urbana en la que está inmersa; ésta cuenta con importante equipamiento de índole metropolitano y regional, en especial de índole educativo, de transferencia modal de transporte y recreativo.

El área de estudio comprende la zona de frontera administrativa entre la Delegación Azcapotzalco del Distrito Federal y el Municipio de Tlalnepantla de Baz del Estado de México. Zona antiguamente industrial y ahora metida en una nueva dinámica donde los megaproyectos juegan un papel importante en la re-estructuración de la misma.

Mapa elaborado en Quantum GIS, Flor Santiago



EQUIPAMIENTO E INFRAESTRUCTURA EN EL TERRITORIO DE ESTUDIO

Equipamiento	Infraestructura Vial y de Comunicaciones
Educativo: 	
Recreativo: Parque Tezozómoc, Deportivos Reynosa, Azcapotzalco.	

Otra Infraestructura (Servicios)

Cuadro de equipamiento elaborado por Salvador Bautista. Logos e imágenes de: Universidad Autónoma Metropolitana – Azcapotzalco, Facultad de Estudios Superiores –Iztacala (UNAM), Colegio de Bachilleres, Instituto Politécnico Nacional, Colegio de Ciencias y Humanidades (CCH), Universidad TecMilenio, Instituto Tecnológico de Tlalnepantla; Google maps, Sistema de Transporte Colectivo Metro, Teléfonos de México, Comisión Federal de Electricidad, Organismo Público Descentralizado Municipal para la Prestación de los Servicios de Agua Potable, Alcantarillado y Saneamiento de Tlalnepantla de Baz, Sistema de Aguas de la Ciudad de México y Gas Natural.

MEGAPROYECTOS EN LA ZONA

Nombre	Inversión	Superficie	Características	Responsables
Town Center	\$1,200 millones de pesos	188,068m ²	Centro Comercial que integra a su diseño un casco de hacienda pre-existente. Consta de 6 niveles, 3 niveles de estacionamiento y 3 niveles de comercios	Grupo de Desarrollo Inmobiliario GIM
Arena Ciudad de México	300 millones de dólares	81,487.27 m ²	Centro de espectáculos que contará con un estacionamiento para cinco mil vehículos y tendrá capacidad par 22 mil personas.	Grupo Avalanz
CETRAM	Hasta 2 mil millones de pesos	65 mil 32 m ²	Se planea integrar al paradero áreas de convivencia social, guarderías, escuelas, servicios bancarios, restaurantes, un hospital, un hotel de negocios, cines.	Desarrolladora Mexicana de Infraestructura Social (DMI), Impulsora para el Desarrollo y el Empleo en América Latina (Ideal), Conservación y Mantenimiento Urbano (Comursa),
Universidad CNCI	S/D	10,200 m ²	Centro educativo de educación media superior y capacitación	Grupo Avalanz

Tabla de megaproyectos por Hugo Núñez, en base a revisión hemerográfica

Por ello, se hace necesario diagnosticar e implementar mecanismos de planeación urbana para mitigar el impacto urbano que puedan tener estos proyectos en el corto, mediano y largo plazo. Para ello, puede ser útil rescatar el concepto de Franja de Integración Metropolitana y retomar el Programa de Acciones Prioritarias de esta zona que se hizo en el año 2001.

BIBLIOGRAFIA:

Programa de Ordenación de la Zona Metropolitana del Valle de México. 1998. Disponible en: <http://www.paot.org.mx/centro/programas/POZM.pdf>
 Programa de Acciones Prioritarias de la Franja de Integración Metropolitana Azcapotzalco – Tlalnepantla. 2001. Centro de Estudios para el Desarrollo Urbano y Vivienda SUMA S.C.
 Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tlalnepantla de Baz. 2008. Disponible en: http://seduv.edomexico.gob.mx/planes_municipales/Tlalnepantla/PMDUTlalnepantla.pdf
 Programa Delegacional de Desarrollo Urbano de la Delegación Azcapotzalco. 2008. Disponible en: www.aldf.gob.mx/archivo-c6f6b4370cd4b252c0831ba7b2827e25.pdf

Actualmente, en el área se están edificando un conjunto de obras que se les denomina *megaproyectos*, inmuebles que se construyen bajo el sistema de actuación por cooperación en el Distrito Federal, es decir una forma de hacer equipamientos para la Ciudad con la intervención de la iniciativa privada. Se busca aprovechar la existencia de nodos viales, la conectividad por el transporte público y los flujos de personas (aproximadamente 200 mil personas al día). En conjunto estos proyectos generaran un impacto a corto, mediano y largo plazo en el entorno inmediato; abren la oportunidad para constituir un espacio con una función de centralidad, de intercambio y recreativa.

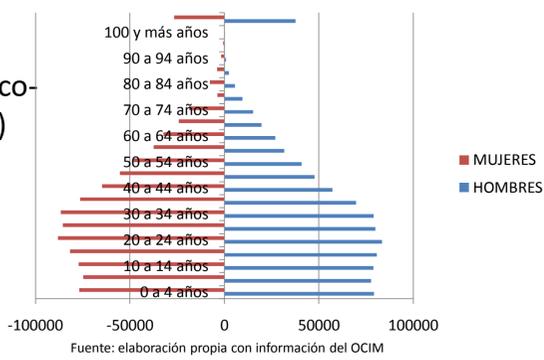


Ubicación de los megaproyectos. Fuente: Imagen Google Earth. Elaboración gráfica: Hugo Núñez Pineda

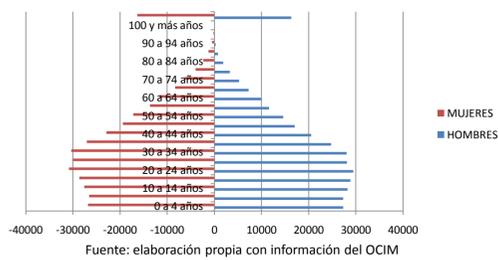
Tlalnepantla y Azcapotzalco, un acercamiento demográfico

Población de la Zona limítrofe Azcapotzalco-Tlalnepantla (ZLAT): 147, 773habs. (Total)
 Azcapotzalco 66, 217 habs.
 Tlalnepantla 81, 556 habs.
 (Censo 2005, INEGI)

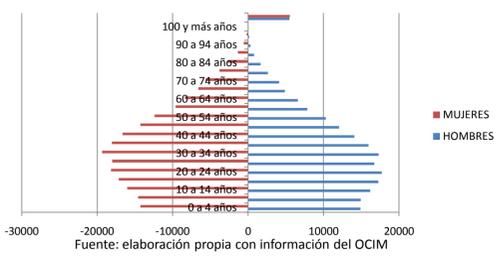
GRÁFICA 1. PIRÁMIDE POBLACIONAL. ZLAT 2005



GRÁFICA 3. PIRÁMIDE DE POBLACIÓN. TLALNEPANTLA, 2005

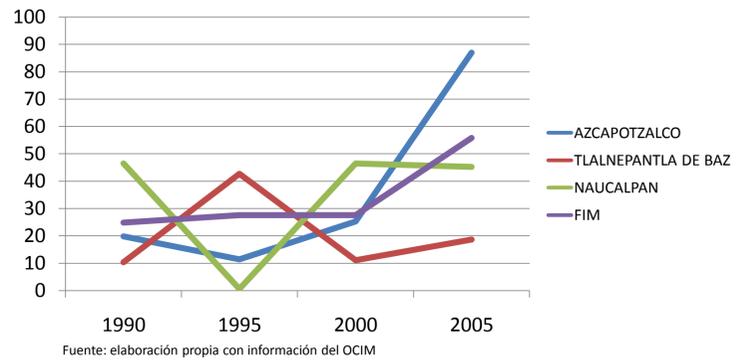


GRÁFICA 2 PIRÁMIDE POBLACIONAL. AZCAPOTZALCO, 2005



En las últimas décadas la Población de la Zona limítrofe Azcapotzalco-Tlalnepantla ha venido mostrando una disminución respecto a su densidad, pasó de 123 hab/h en 1990 a 110 para el año 2005.

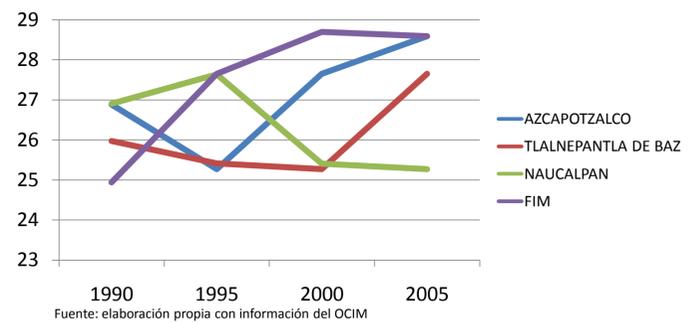
Gráfica 4. Densidad de la Población de la Zona limítrofe Azcapotzalco-Tlalnepantla



Respecto a las viviendas, estas presentan un pequeño aumento en su densidad en el periodo de 1990 a 2005 pasando de 24 a 28 hab/h.

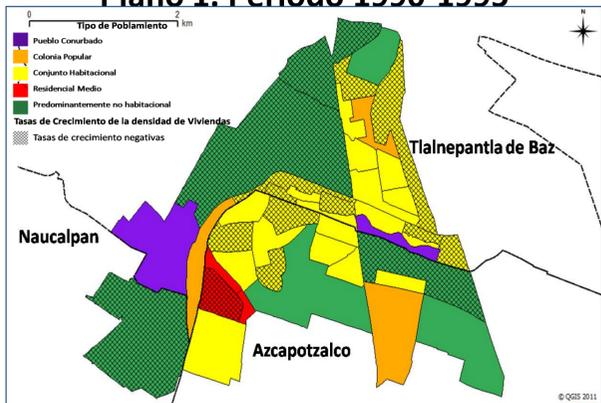
A pesar de este aumento en la densidad, existen AGEBS que han perdido viviendas. De 1990 a 1995 se incrementó el número de AGEBS con tasas de crecimiento negativo, ante tal situación, ¿cuáles son las causas que originan la disminución en la densidad de viviendas y de población en algunas AGEBS de la Zona limítrofe Azcapotzalco-Tlalnepantla?

Gráfica 5. Densidad de viviendas en la ZLAT, años 1990-2005

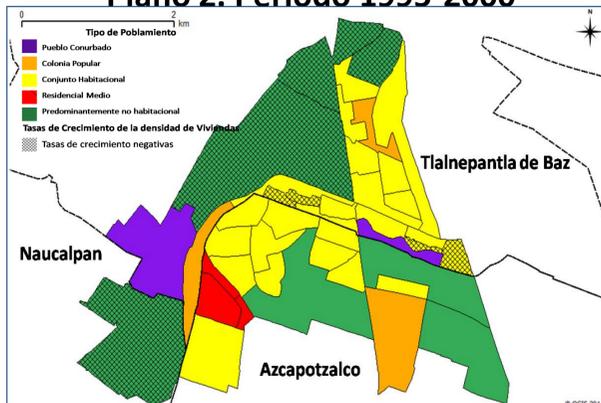


Tasas de crecimiento negativo de la densidad de la vivienda en la ZLAT

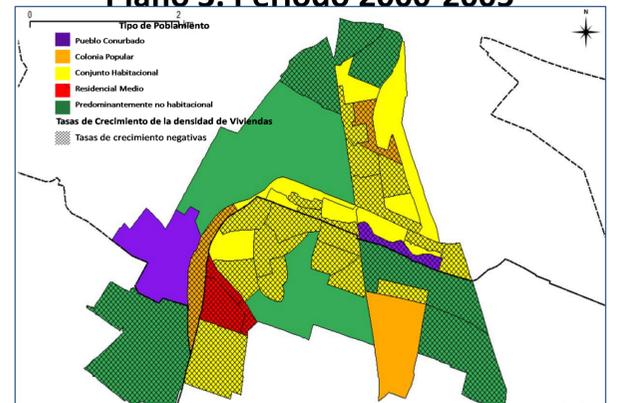
Plano 1. Periodo 1990-1995



Plano 2. Periodo 1995-2000



Plano 3. Periodo 2000-2005



En general el proceso de despoblamiento es resultado de los cambios en el uso de suelo, el aumento en el nivel de las rentas, el costo y la disponibilidad del suelo, las características del parque habitacional, así como los cambios demográficos.

La zona se caracteriza por

- Deterioro de las viviendas existentes, principalmente en los conjuntos habitacionales
- Hacinamiento
- Vivienda precaria
- Falta de equipamiento y servicios en torno a la vivienda
- Perdida del uso habitacional y su sustitución por otros usos más competitivos
- Incompatibilidad con la industria de alto riesgo



Historia y cambios de uso de suelo de la parte de Azcapotzalco del área testigo

La zona limítrofe Azcapotzalco – Tlalnepantla se ha venido transformando radicalmente en estas últimas décadas pero ¿el desarrollo urbano en la zona está respetando nuestro *derecho a la ciudad*?

Ciudad productiva: Asegurar que los procesos de producción, apropiación y consumo del espacio público y privado estén de acuerdo con los límites físicos del medio ambiente, la infraestructura, el equilibrio ecológico, *la conservación del patrimonio y las prácticas históricas y culturales* (Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.4.5)

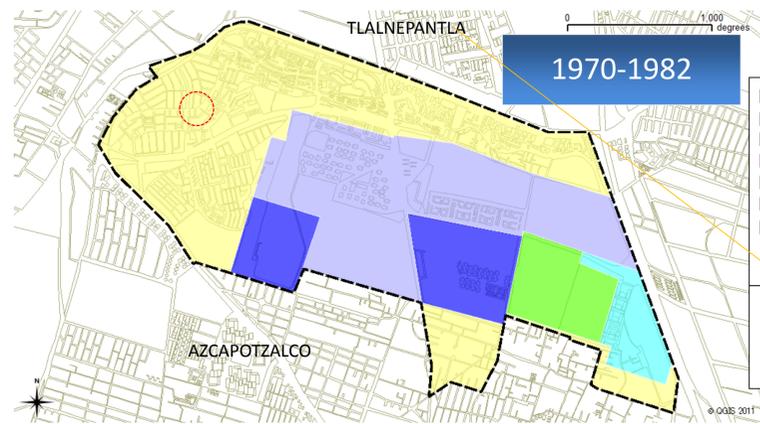


FUENTE: "Allá en rancho grande" <http://www.cinetecanacional.net/ficha.php?cvePel=1235>



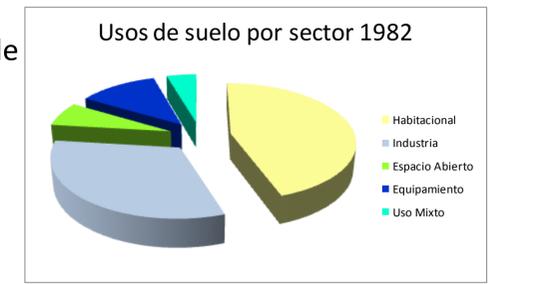
FOTO: "Entrada de la Hacienda El Rosario" (1930) Archivo José Antonio Urdapilleta Pérez

Los conjuntos históricos "constituyen un patrimonio inmueble cuya destrucción provoca a menudo perturbaciones sociales" y "su salvaguarda y su integración en la vida de la sociedad contemporánea es un factor básico del urbanismo y la ordenación del territorio (Actas de la Conferencia General 19ª Reunión UNESCO, 30 de noviembre de 1976)



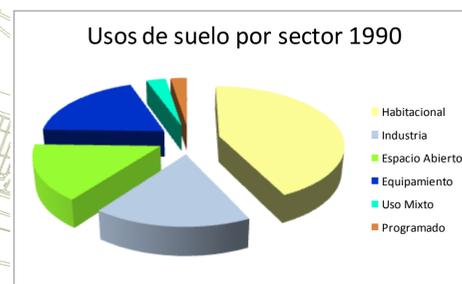
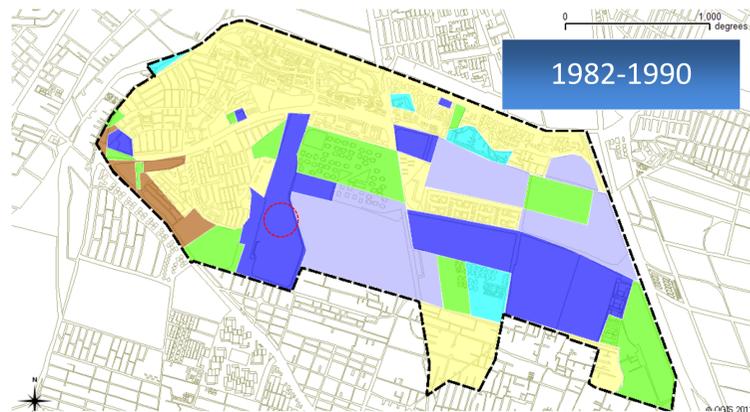
En 1974, se construyó una de las unidades habitacionales más grandes de América Latina, la Unidad Habitacional El Rosario. El límite entre Azcapotzalco y Tlalnepantla se convirtió, desde entonces, una zona habitacional de alta densidad. Para ofrecer una mejor accesibilidad, ampliaron varias vías, entre ellas la antigua Calzada de Azcapotzalco – Tlalnepantla, actual Avenida Aquiles Serdán.

En el mismo año 1974, se inauguró la unidad Azcapotzalco de la Universidad Autónoma Metropolitana. Es una universidad pública y de alcance metropolitano y nacional.



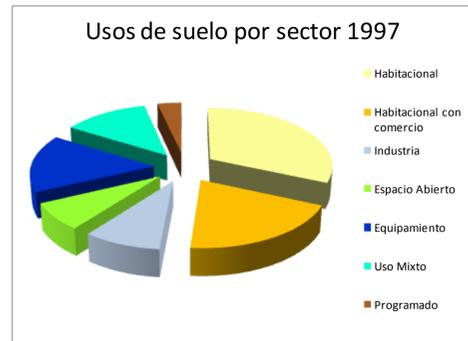
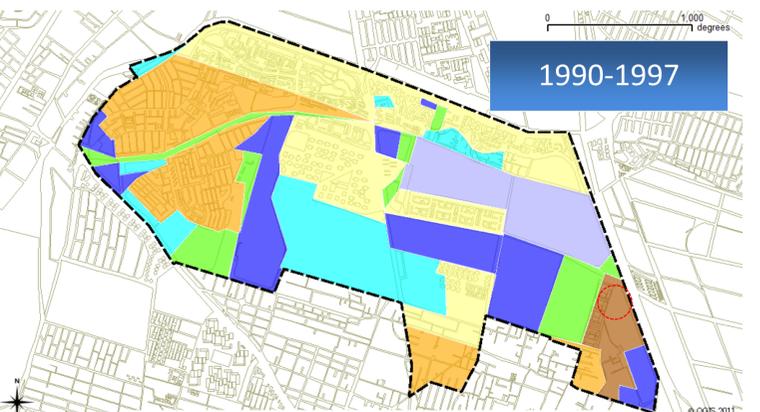
FUENTE: Elaboración propia según "Estudio de las zonas homogéneas del territorio del Distrito Federal" por Dirección General de Planificación del Departamento del Distrito Federal 1982

En 1983 se inauguró el metro El Rosario. El predio ocupado por este equipamiento fue expropiado de los ejidos del pueblo San Martín Xochinahuac. Antes de la apertura del metro El Rosario, el paradero de los camiones foráneos estaba instalado en Tacuba. Dicho paradero fue reubicado en el metro El Rosario, dándole el nombre de un Centro de Transferencia Modal (CETRAM).



Las obras realizadas en los años 70 y 80 fueron de calidad pública y de interés social

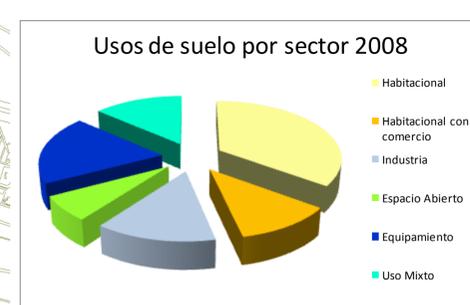
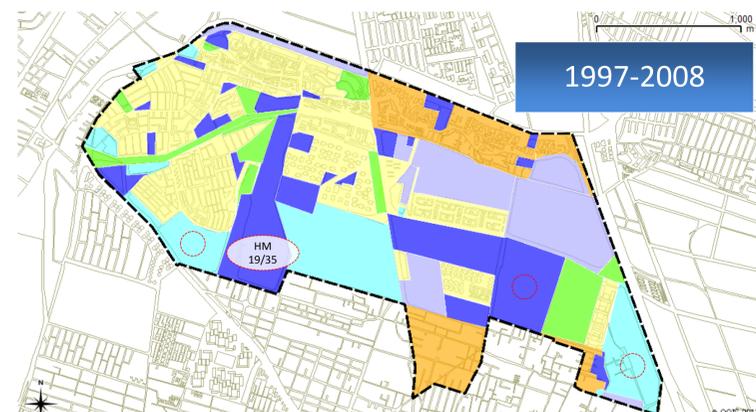
Ya los años 90, empezaron a ver más usos para servicios de la iniciativa privada. Por otro lado, el gobierno local empezó a planear reciclamiento de predios ociosos.



FUENTE: <http://www.jornada.unam.mx/2007/09/13/index.php?section=gastronomia&article=a08n1gas>

En el predio de Ex – Rastro Ferrería, existió un programa prioritario del Gobierno del Distrito Federal llamado "Parque Industrial de Alta Tecnología Ferrería". Dicho programa fue elaborado por la Secretaría de Economía. Según el planteamiento del mismo, iniciaba la construcción de un parque industrial de alta tecnología para el año 2002.

En la última década, sobre todo durante actual administración del Gobierno del DF, se hizo notoria la intención de atraer las inversiones a esta zona. Se crearon diversos instrumentos para realizar proyectos de nueva gestión pública – privada.



En los lotes con frente a vialidades primarias que colinden con el Estado de México, se *podrá optar por la zonificación Habitacional Mixto (HM) o Equipamiento (E)* (Programa Delegacional de Desarrollo Urbano Azcapotzalco 2008)



FOTO: Remoderación del CETRAM El Rosario (2010) Cuartoscuro/ Archivo



FUENTE: Town Center (2007) <http://www.migdal.com.mx/data/proyecto.php?Proyecto=205&LayoutNumero=1>

Según la información por el GDF, el casco de la ex hacienda será rescatada y se convertirá en un museo por el proyecto de TOWN CENTER: <http://www.noticiasdetuciudad.df.gob.mx/?p=6385>



FOTO: Cuartoscuro/ Archivo

El proyecto del Foro Estadio Azcapotzalco quedó cancelado oficialmente 7 de julio de 2011 (Gaceta Oficial del Distrito Federal No.1133)

A través del Sistema de Transferencia de Potencial de Desarrollo Urbano se podrá autorizar el *incremento del número de niveles y la reducción del área libre*, cuando el proyecto lo requiera (Gaceta Oficial DF, 8 de abril de 2005).

“el esfuerzo más consistente y, en general, más exitoso que ha hecho el hombre para reconstituir el mundo donde vive según sus más caros deseos. Pero si la ciudad es el mundo creado por el hombre, es, entonces, ese mundo al que está condenado a vivir. Así, indirectamente, y sin ningún sentido claro de la naturaleza de su tarea, **al constituir la ciudad el hombre se ha reconstituido a sí mismo** (Park, 1967) ”.

El Derecho a la Ciudad: Es un derecho colectivo e integral que busca una ciudad que queremos. Con base en los principios de la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, se estableció la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad la cual fue firmada en el 13 de julio de 2010.

Entonces el derecho a la ciudad es mucho más que tener acceso a lo que ya existe en ella: es un **derecho a transformarla** según nuestros más caros anhelos.



<http://derechoalaciudaddf.blogspot.com/>

“La Firma de la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, sin lugar a dudas, es quizá el instrumento más claro para continuar un sueño largamente esperado. Convertir este pedazo de tierra con tanta historia, en una entidad, en un estado con una constitución propia. Nuestra gran Ciudad debe recibir lo que le corresponde. Una Ciudad de derechos para todas y todos. Ya no hay marcha atrás (Jaime Rello, Movimiento Urbano Popular)”

“es el documento más ambicioso, que tiene metas más altas respecto a lo que debe ser nuestra ciudad. Y también es el esfuerzo de innovación más relevante en las últimas décadas, no sólo de la Ciudad de México sino incluso al nivel mundial (Marcelo Ebrard. Alcalde de la Ciudad de México)”

Principios rectores del Derecho a la Ciudad

- Libre determinación o auto determinación
- No discriminación
- Igualdad
- Equidad de género
- Equidad social
- Atención prioritaria a personas y colectivos en situación de discriminación
- Solidaridad y cooperación entre los pueblos
- Participación
- Transparencia y rendición de cuentas
- Corresponsabilidad
- Justicia distributiva



© Habitat International Coalition

6 Fundamentos estratégicos para poner en práctica el Derecho a la Ciudad

- El ejercicio pleno de la **ciudadanía**.
- La **función social** de la ciudad, de la tierra y de la propiedad.
- La **gestión democrática** de la ciudad.
- La **producción democrática** de la ciudad y en la ciudad.
- El manejo **sustentable** y responsable de los bienes comunes naturales, patrimoniales y energéticos de la ciudad y su entorno.
- El **disfrute** democrático y equitativo de la ciudad.

EL DERECHO A LA CIUDAD: UN DERECHO COLECTIVO Y COMPLEJO						
La Ciudad que Queremos (Asamblea Mundial de Pobladores)	Fundamentos Estratégicos del Derecho a la Ciudad					
	Ejercicio pleno de los derechos humanos	Función social de la ciudad y la propiedad	Gestión democrática de la ciudad	Producción democrática de la ciudad y en la ciudad	Manejo sustentable y responsable de los bienes	Disfrute democrático y equitativo de la ciudad
3.1 Ciudad Democrática	3.1.1	3.1.2	3.1.3	3.1.4	3.1.5	3.1.6
3.2 Ciudad Incluyente	3.2.1	3.2.2	3.2.3	3.2.4	3.2.5	3.2.6
3.3 Ciudad Sostenible	3.3.1	3.3.2	3.3.3	3.3.4	3.3.5	3.3.6
3.4 Ciudad Productiva	3.4.1	3.4.2	3.4.3	3.4.4	3.4.5	3.4.6
3.5 Ciudad Educadora	3.5.1	3.5.2	3.5.3	3.5.4	3.5.5	3.5.6
3.6 Segura (Desastres)	3.6.1	3.6.2	3.6.3	3.6.4	3.6.5	3.6.6
3.7 Segura (Violencia)	3.7.1	3.7.2	3.7.3	3.7.4	3.7.5	3.7.6
3.8 Saludable	3.8.1	3.8.2	3.8.3	3.8.4	3.8.5	3.8.6
3.9 Convivencial y Culturalmente Diversa	3.9.1	3.9.2	3.9.3	3.9.4	3.9.5	3.9.6
● Estratégico ● Apoyo Imprescindible ● Complementario	Ciudad de derechos	Ciudad para todos	Ciudad políticamente participativa	Ciudad socialmente productiva	Ciudad viable y saludable	Ciudad abierta, libre y lúdica
Las metas esperadas						

En este proyecto de investigación, detectamos que existen derechos que deben ser respetados específicamente en la zona limítrofe Azcapotzalco – Tlalnepantla por sus características históricas, culturales y socioeconómicas. Se realizó un diagnóstico complementado por la participación de los habitantes de la zona a fin de elaborar propuestas por el Derecho a la Ciudad de dicha zona.



Foto: Nozomi Kobayashi

Queremos una ciudad donde podamos vivir todos (Lámina 2)

Ciudad incluyente: Para garantizar la función social incluyente de la ciudad y la propiedad se debe: Inhibir la especulación inmobiliaria y adoptar normas urbanas para una *justa distribución* de las cargas y los beneficios generados por el proceso de urbanización (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.2.2**)

Queremos una ciudad donde el desarrollo urbano respeta nuestro patrimonio histórico (Lámina 3)

Ciudad productiva: Para garantizar que las actividades productivas contribuyan al manejo sustentable, responsable y productivo de los bienes naturales, patrimoniales y energéticos en la ciudad se debe: Asegurar que los procesos de producción, apropiación y consumo del espacio público y privado estén de acuerdo con los límites físicos del medio ambiente, la infraestructura, el equilibrio ecológico, *la conservación del patrimonio y las prácticas históricas y culturales* (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.4.5**)

Ciudad sustentable: Para garantizar hoy y para las futuras generaciones el manejo sustentable, responsable y sostenible de los bienes naturales, patrimoniales y energéticos en la ciudad se debe: Fomentar una descentralización equilibrada de las actividades económicas, políticas y educativas de la ciudad para *disminuir de forma radical la movilidad urbana*. Ampliar las *redes de transporte público* de alta capacidad; eficiente, poco contaminante, seguro, cómodo, accesible y a precios asequibles y avanzar hacia la *multi e intermodalidad*. (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.3.5**)

Queremos una ciudad donde todos disfrutamos de los espacios públicos y equipamientos de centralidad (Lámina 7)

Ciudad democrática: Para garantizar el disfrute democrático y equitativo en la ciudad se debe: Generar instrumentos y programas que apoyen el *rescate del espacio público* en sus aspectos funcionales (encuentro y conectividad), sociales (de cohesión comunitaria), culturales (simbólicos, patrimoniales, lúdicos y de convivencia) y políticos (de expresión política, reuniones, asociación y manifestación) (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.1.6**)



Foto: Nozomi Kobayashi

Queremos una ciudad donde todos tenemos derecho de movernos o no movernos (Lámina 8)

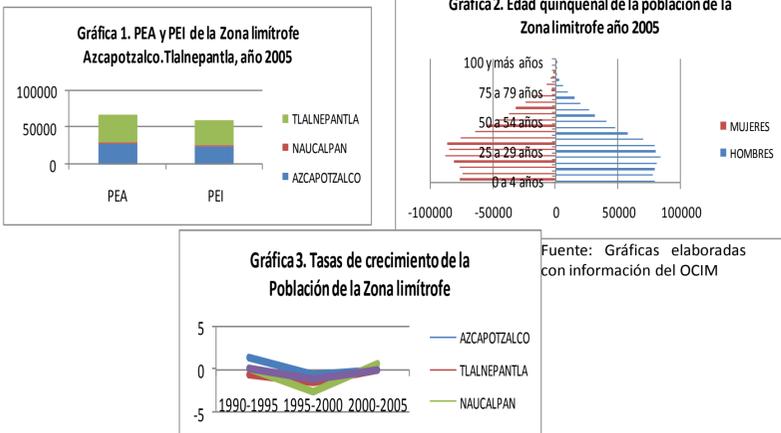
Ciudad incluyente: Para lograr la construcción de una ciudad incluyente, todas las personas que habitan en la Ciudad de México deben poder gozar de todos los derechos humanos, entre otros: *Derecho al transporte público y a la movilidad urbana*. (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.2.1**)

Queremos una ciudad donde todos contamos con la seguridad (Lámina 9)

Ciudad segura libre de violencia: Para fortalecer la convivencia en la ciudad se debe: Impulsar los valores humanos y generar formas de vida sin violencia mediante el rescate de la vida comunitaria. Reconstruir el tejido social con la participación de las personas y organizaciones de la sociedad civil. (**Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad 3.7.6**)

FASES DE LA ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO:

1. Revisión de la información disponible: se revisaron los documentos, estudios académicos relacionados con la zona.



3. Realización de un taller de Planeación Participativa
Características de la planeación participativa:

- Es una planeación que va de abajo hacia arriba
- Se aprovecha el saber de la sociedad
- Integra a los actores y sus necesidades
- Vuelve a los ciudadanos sujetos y gestores de su propio desarrollo

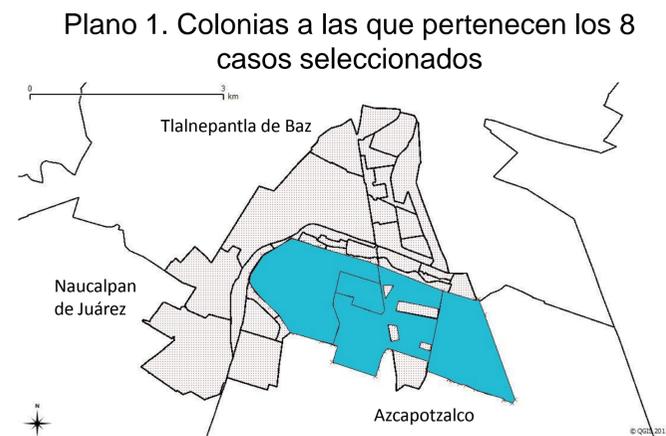
2. Investigación de campo para corroborar los datos obtenidos en la revisión de la información, localizar conflictos, incorporar los datos no registrados.

Este taller tiene como objetivo recabar las perspectivas de las mujeres respecto a su cotidianidad como habitantes de esta ciudad. Nos interesa conocer de viva voz los problemas que hay en esta zona limítrofe y que las mujeres enfrentan en sus desplazamientos para realizar sus actividades, esto con la finalidad de integrar sus perspectivas en el diagnóstico.

La selección de los casos no busca una representatividad respecto al total de la población de la zona, más bien fue una selección en base a la disponibilidad de las personas.



En este ejercicio exploratorio se trabajó con un grupo focal integrado por 8 mujeres, amas de casa habitantes con edades que van desde los 39 a los 69 años, de la colonia San Martín Xochinahuac, la Unidad Habitacional El Rosario, de la Unidad Habitacional San Pablo y del pueblo de San Pablo. A pesar de la limitación que trae para el diagnóstico la falta de representatividad, podemos señalar que la población seleccionada nos permite conocer este espacio de estudio pues son las mujeres las que viven y se apropian de este espacio.



Fuente: Elaboradas con la cartografía del OCIM-SIG

Se llevaron a cabo cuatro actividades:

- Fue presentado el pre-diagnóstico elaborado con la información recabada en el proceso de investigación.
- Cada una de las asistentes identificó sus actividades cotidianas y sus modalidades de desplazamientos.

Actividad	Frecuencia
Pagos al banco y trámites ante la delegación o municipio	9
Escuela	7
Compras de proximidad (papelería, panadería, farmacia, etc)	7
Mercado	7
Atención médica	7
Visitas	5
Paseo	4
Iglesia	3
Centro comercial	2
Actividades culturales	2



c). Se organizaron cuatro grupos de trabajo acorde con su lugar de residencia. En cada uno de los grupos se señaló en un mapa las actividades más sobresalientes identificadas anteriormente, señalando las principales dificultades a las que se enfrentan

d). La última actividad consistió en una mesa de discusión en donde cada una de las asistentes expresó los obstáculos y limitaciones a que se enfrentan. También expresaron sus necesidades y posibles soluciones a dichos problemas.



Lo pretendido:

A finales de los años 70, el Distrito Federal empezó a planear basándose en una estructura urbana que consiste en centros urbanos y sub-centros conectados por corredores urbanos. El objetivo de esta propuesta fue fomentar el **policentralismo** y promover las **ciudades compactas** que se conectan una con la otra dentro de la misma ciudad. Estos lugares centrales deben ser **multifuncionales**, ofreciendo la administración, empleo, servicio, vivienda, equipamientos educativos, de salud, culturales y recreativos que cuentan con transporte masivo.

Sin embargo:

Los mapas que muestran las prácticas cotidianas de las participantes del Taller de Planeación Participativa (UAM-Azacapozalco, Octubre 27 de 2011), indican la fragmentación del territorio, en especial por los ejes viales haciendo inviable ciertas prácticas cotidianas, en especial, algunas de tipo recreativo. La no consolidación de los centros y sub-centros, tal como se pretendía en los años setentas, y la falta de cierto tipo de equipamiento (hospitalario, por ejemplo), aunado a factores diversos tales como inseguridad vial y personal, conflicto entre usos residenciales y actividades económicas, provoca que muchas actividades no se realicen o se acomoden a ciertos horarios para evitar riesgos. Muchos desplazamientos, en especial para recibir atención médica, se hacen lejos del área de estudio. Hay que resaltar que muchas actividades cotidianas se hacen del lado de Azcapotzalco, los desplazamientos hacia Tlalnepantla son pocos por el riesgo en cuestiones de seguridad personal. Hay que resaltar que los resultados no son concluyentes, se trabajó con un grupo focal comprendido por mujeres casadas, con hijos y actividades preponderantemente de hogar, es necesario hacer estos talleres con otros grupos focales para tener un mejor diagnóstico de sus prácticas cotidianas en este territorio.



“De favor que sean retirados los trailers camiones y cajas que dejan estacionados ya del diario frente y afuera del deportivo Reynosa, ya que somos presa fácil de la delincuencia, se supone que hace como un mes se hizo un operativo y los retiraron pero ya están de nuevo estacionados, ¿qué no hay discos o es estacionamiento público?” (Anónimo, 2011, vecino Unidad San Pablo).

Fotos: Laura Flores Arias 1 y 2; Hugo Núñez Pineda 3 y 4.
Entrevista: Laura Flores Arias



“El mejoramiento del transporte público para adultos mayores. Las entradas al transporte público son muy altas y por eso no podemos subir. Las banquetas no se encuentran en condiciones adecuadas y el alumbrado es pésimo. Quisiera un lugar de esparcimiento para la gente mayor, un centro de enseñanza para adultos mayores”

Comentarios (a la izquierda) y plano (arriba) hechos por las participantes del Taller de Planeación Participativa de la Colonia San Martín Xochináhuac, Sra. Angélica Camarillo Montoya y Sra. Nicolasa López Torres. Facilitador: Rubén Rojas Medellín, foto mapa: Salvador Bautista.



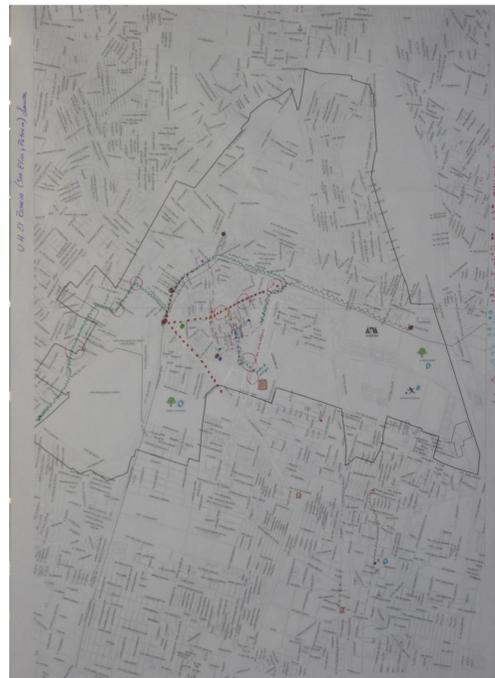
“Toda la zona es insegura. Incluso en mi Unidad me robaron la tapa del tinaco, nos dimos cuenta hasta que el agua estaba estancada y encontramos una paloma muerta en él... Los trailers son un gran problema, las calles vibran y se siente en nuestro edificio; pusimos un tope para disminuir la velocidad... Las obras alrededor de la zona serán de poco beneficio a la población de la zona.”



Comentarios (a la izquierda) y plano (arriba) hecho por la participante del Taller de Planeación Participativa de la Unidad Habitacional San Pablo, Sra. Rosa María Trejo Carlos. Facilitador: Salvador Bautista, foto mapa: idem.



“..Sí, porque ahí un micro en esas calles ya no deja pasar a otro coche, ¿no?..” “Pues no crea que les importa mucho, el coche se sube a la banqueta para poder pasar.... Pues también genera tráfico (hablando sobre el CETRAM), ahorita con la remodelación está el tráfico desde la avenida Xochináhuac, de ahí te puedes pasar hasta media hora para salir.... Pues un poco de todo, la calle está muy estrecha, salen los de Estafeta, los de la Bimbo y luego los de Sabritas, agarramos tráfico en toda esta zona; en un pedacito me hacía a veces hasta media hora.”



Comentarios hechos y plano trabajado por las participantes del Taller de Planeación Participativa del Pueblo de San Pablo, Tlalnepantla, Srita. María de los Angeles Avilés Magdalena, Sra. Celia Magdalena Ayala y Sra. María Eugenia Rivera Rocha. Facilitador: Daniel Ruiz Ascencio, foto mapa: Salvador Bautista.

Comentarios hechos y plano trabajado por las participantes del Taller de Planeación Participativa de la Unidad Habitacional “El Rosario”, Sra. Elisa González Barranco y Sra. Patricia González Barranco. Facilitadora: Laura Flores Arias, foto mapa: Salvador Bautista.

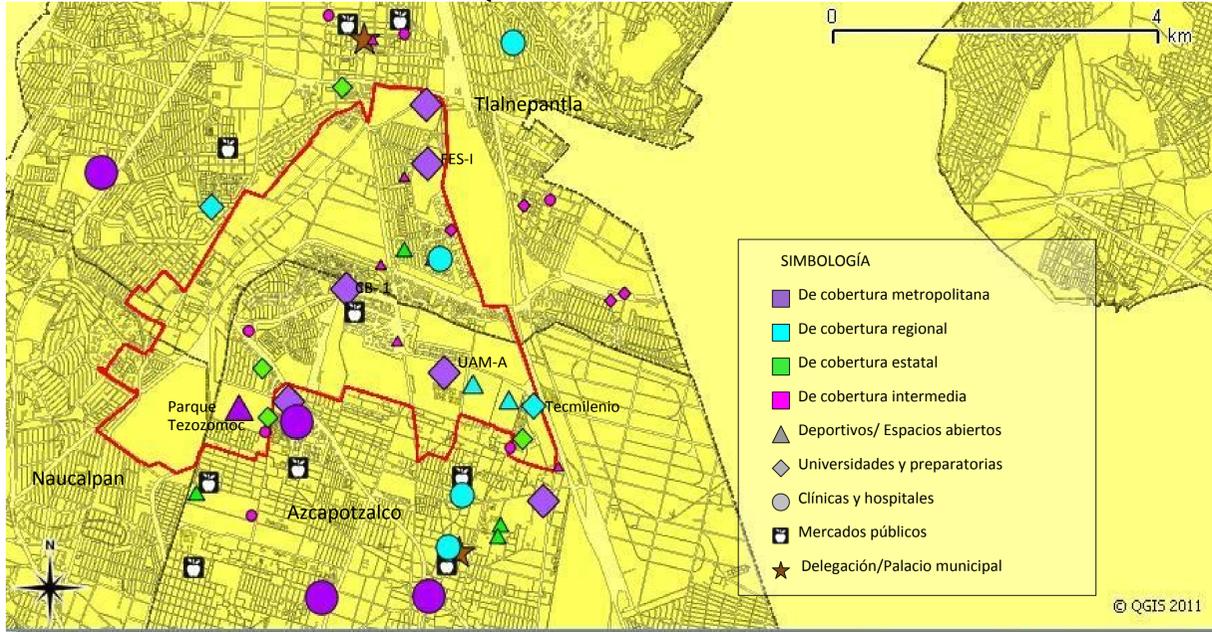
LO QUE LA CARTA POR EL DERECHO A LA CIUDAD DICE:

Generar instrumentos y programas que apoyen el rescate del espacio público en sus aspectos funcionales (encuentro y conectividad), sociales (de cohesión comunitaria), culturales (simbólicos, patrimoniales, lúdicos y de convivencia) y políticos (de expresión política, reuniones, asociación y manifestación). (Carta por el Derecho a la Ciudad).

CENTRALIDAD

La Centralidad es una propiedad de ciertos espacios de la ciudad que tiende a atraer personas, generar flujos de recursos y bienes de consumo así como de información. La centralidad, es vista como un proceso que polariza el espacio y tiene impactos en el tejido urbano. En la ZMVM se pueden identificar distintos espacios de centralidad a partir del proceso de urbanización y conurbación que se ha dado en este territorio en el último siglo. En el caso de la área testigo se pueden observar funciones de centralidad por la predominancia de los equipamientos educativos y de otros de carácter público como hospitales, espacios abiertos y mercados.

PLANO 1. EQUIPAMIENTO URBANO



Elaboración propia. Fuente: Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tlalnepantla de Baz, 2009, Programa Delegacional de Azcapotzalco, 2009-2012, SEP

EL EQUIPAMIENTO

En el caso el área testigo, el equipamiento urbano se encuentra concentrado en los principales corredores y cercanos a nodos, lo cual impide que ciertos sectores de la población puedan acceder a ellos. A pesar de la concentración de los mismos faltan equipamientos:

“yo quisiera un lugar de esparcimiento para adultos mayores, un centro de enseñanza aun que seamos adultos mayores también tenemos derecho a prepararnos para entender a los jóvenes” (Sra. Elisa, Habitante de la Unidad El Rosario)

Por su importancia y por los flujos de personas que producen se consideran equipamientos metropolitanos: la UAM Azcapotzalco (17,634 alumnos), la FES Iztacala (11,189), el Instituto Tecnológico de Tlalnepantla (3,834) y el Colegio de Bachilleres 1 (7,008) y el Tecmileno.

El equipamiento urbano es todo bien inmueble de uso colectivo (privado o público) y que sustentan las actividades sociales, económicas, culturales y recreativas de quienes habitan la ciudad. La delegación Azcapotzalco cuenta con 89 y Tlalnepantla con 161. No se consideran los de tipo administrativo y funeral.

El uso de los equipamientos por parte de la población a sí como su disfrute refuerza la centralidad:

“Pues está el parque por la López Mateos. Ese lo conoce bien mi hija. Está el lienzo charro y luego está el parque. Ese parque es muy bonito y entran los policías a caballo. La gente anda jugando o corriendo...” (Sra. Eugenia, habitante de San Pablo)



Mercado Reynosa Tamaulipas, centro de barrio, otra centralidad. A pesar del surgimiento de centros y plazas comerciales, los centros de abasto popular son el referente de las prácticas cotidianas de barrio en algunas colonias y pueblos que se ubican en este territorio.



La UAM Azcapotzalco, generadora de flujos metropolitanos. Un referente del equipamiento educativo que se puede encontrar dentro del área testigo es esta universidad pública, donde jóvenes de distintos municipios conurbados vienen a formarse profesionalmente.



Alameda norte, espacio para disfrutar. Los espacios abiertos: plazas cívicas, deportivos parques y jardines son los lugares que más le gustan a las personas del lugar donde viven, para quienes habitan azcapotzalco y tlalnepantla la cercanía de estos espacios es algo que valoran como parte de la centralidad que se genera.

LOS NODOS VIALES

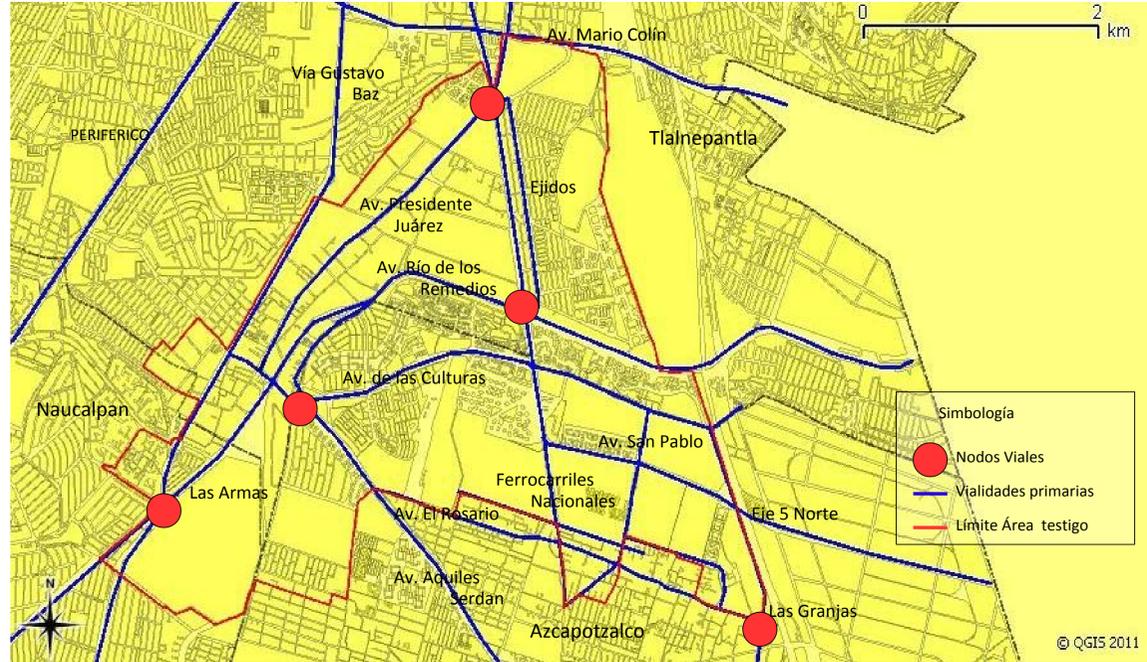
Los nodos viales funcionan como elementos esenciales de accesibilidad para la generación de nuevas funciones; sobre estos se articulan las vialidades permitiendo el flujo de las personas, vehículos y mercancías.

En su entorno suelen localizarse mega proyectos o centros comerciales que concentran servicios, dotando a estos espacios de funciones que pueden ser consideradas de centralidad como de intercambio y recreativo. sin embargo, esta falsa percepción de un espacio público sobre lo privado, donde todos pueden acceder pero no consumir, aumenta más la segregación espacial y social.

Los problemas viales y el predominio del automóvil son la externalidades negativas que generan los nodos viales y que se refleja en una fragmentación del territorio:

“Uuuuuuy de esos sobran!! En puente de Vigas, avenida de las culturas, el otro día no pudimos entrar por parque vía, porque por ahí entran todos para acá para el D.F., esta terrible ahí, donde está el centro comercial empieza, porque ya para llegar al CCH esta decente la cosa”. (Sra. Elisa, Habitante de la Unidad el Rosario)

PLANO 2. VIALIDADES EN EL ÁREA TESTIGO



Elaboración propia. Fuente: Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tlalnepantla de Baz, 2009, Programa Delegacional de Azcapotzalco, 2009-2012,

Fuentes: Paquette, Catherine. "Comercio y planificación urbana. Las nuevas grandes centralidades comerciales en los planes de desarrollo urbano de la Ciudad de México" en Travaux et Recherches dans le Amériques du Centre. Número 57 Comercio y Políticas Públicas. <http://trace.revues.org/index641.html>. SEDESOL. Sistema Normativo de Equipamiento Urbano.

Plan Municipal de Desarrollo Urbano de Tlalnepantla de Baz, 2009, Programa Delegacional de Azcapotzalco, 2009-2012,

Elaboró:

Generación 2010-2012
Diciembre 2011



Por el derecho a la ciudad: diagnóstico participativo en la zona limítrofe Azcapotzalco-Tlalnepantla.

Centro de Transferencia Modal “El Rosario”, presente y futuro ¿es lo que necesitamos?

CETRAM “EL ROSARIO”, HOY

Los Centros de Transferencia Modal (CETRAM) son espacios físicos que forman parte de la infraestructura vial donde confluyen diversos modos de transporte terrestre de pasajeros (individual, colectivo y masivo) destinados a facilitar el transbordo de personas de un modo a otro. De los 45 CETRAM que existen actualmente, el ubicado en las inmediaciones de la estación del Metro “El Rosario” se coloca en la sexta posición en cuanto a la concentración de viajes diarios, registrando más de 180 mil desplazamientos.

Sin embargo, en la mayoría de los CETRAM existentes los paraderos presentan una problemática similar. Esto sucede también en “El Rosario”:

- Deterioro
- Comercio informal
- Inseguridad
- Insalubridad

- Rezago en los pagos por uso y aprovechamiento por parte del transporte concesionado.
- Existe una concurrencia significativa de transporte público de municipios metropolitanos hacia el D.F.



EL CETRAM “EL ROSARIO” CONTIENE DIVERSOS TIPOS DE TRANSPORTE:

- Sistema de Transporte Colectivo Metro (Líneas 6 y 7)
- Red de Transporte de Pasajeros (RTP)
- Sistema de Transporte Eléctrico (trolebús)
- Colectivo (Microbús)
- Autobuses Suburbanos (28 rutas troncales con sus respectivas ramales)



CETRAM “EL ROSARIO” Y EL PROYECTO DE MODERNIZACIÓN (Gestión Pública y Privada)



Fuente: CC arquitectos. Propuesta de conexión comunidad este y oeste”, de DOT Desarrollo Orientado al Tránsito Rosario.

Mediante un convenio de coinversión público-privada, a cargo del Grupo IDEAL liderado por Carlos Slim y el Gobierno del Distrito Federal, en lugar de encontrarse con ambulantes, tráfico y basura, este centro de transferencia modal será transformado en una estación que contendrá áreas comerciales, de servicios y un paradero de transporte público que pretende garantizar de manera cómoda y segura la conexión con las líneas 6 y 7 del Metro, así como con líneas de autobuses urbanos y RTP del Distrito Federal de manera eficiente.



Fuente: CC arquitectos. Propuesta de conexión comunidad este y oeste”, de DOT Desarrollo Orientado al Tránsito Rosario.

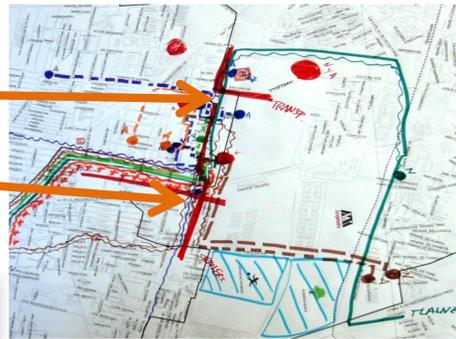
Se plantea reformular la imagen de este complejo, así como integrar áreas de convivencia social, guarderías, escuelas, servicios bancarios, restaurantes, un hospital, un hotel de negocios, cines y estacionamiento con 645 cajones y un bici estacionamiento con 1000 espacios.

Además se prevé la integración de las zonas vecinas de proximidad a la nueva dinámica generada por el nuevo inmueble

EL NUEVO CETRAM ¿RESPONDE A LA CONSTRUCCIÓN DE UNA CIUDAD INCLUYENTE?

Según la Carta de la Ciudad de México por el Derecho a la Ciudad, para lograr una ciudad *incluyente*, todas las personas que habitan la Ciudad de México deben de gozar de todos los Derechos Humanos, entre ellos el derecho a al Transporte Público y a una Movilidad eficiente. En algunos algunas ciudades de países Latinoamericanos como Brasil y Argentina, los procesos de gestión y planeación local del territorio *incluyen* al sector social para generar soluciones más eficientes a las problemáticas locales. ¿Qué pasa cuando la planeación urbana se hace sin tomar en cuenta la percepción de la comunidad local respecto al territorio?

Zona de inseguridad vial por transporte publico y falta señalamientos. Familiares de dos participantes del taller sufrieron un grave accidente debido a estas causas



Fuente. Mapa elaborado a partir de las practicas y experiencias de las participantes correspondientes al Pueblo de San Martín Xochinahuac en Azcapotzalco, 2011.

A partir de los mega emprendimientos desarrollados en la zona se prevé que se acentué el conflicto vial en la Avenida El Rosario, Avenida Hidalgo, que son calles angostas de doble sentido con paso constante de camiones y tráiler.



“Todas platicamos siempre de lo mismo. Tráfico, inseguridad (vial) o sea, es el mismo tema siempre. Mi pueblo estaba muy bonito, un pueblito; pero ahorita ya no es igual. El coche, el tráiler. Ahorita en la callecita de Hidalgo ya está un tráiler. Yo sí siento a los coches como los invasores” (Habitante del Pueblo de San Pablo, 2011).

En el taller de planeación participativa se cuestiono a las participantes acerca de su inclusión en el proceso de planeación del territorio por parte de la autoridad local (teniendo en cuenta los cambios que se están dando en la circunscripción), su respuesta fue contundente: “No, nunca se nos ha invitado a participar...” (Habitante de San Martín Xochinahuac, 2011).



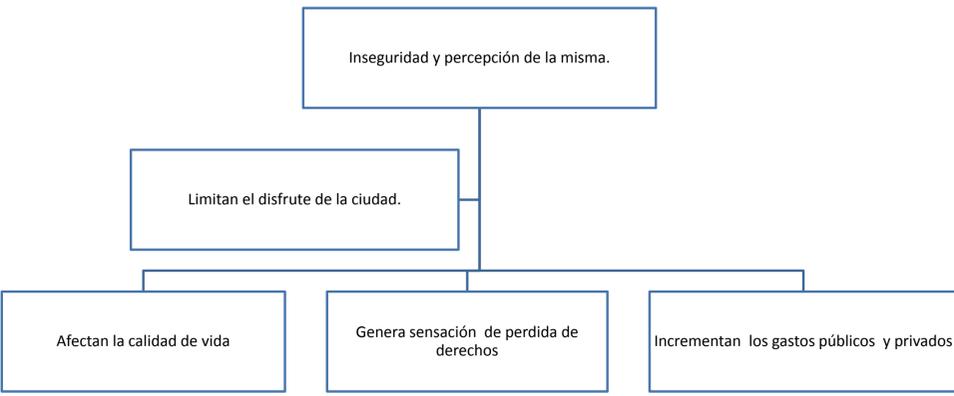
“Me voy en micro hasta el metro rosario, después de allí camino, son como dos cuadras. Pero me cuesta trabajo subirme al camión, porque están muy altos los escalones” (Habitante de El Rosario III, 2011).



FUENTE: Laura Flores Arias, con Map Info, con base en información propia 2011.

Por una ciudad segura y libre de violencia

ESQUEMA 1: IMPACTOS DE LA INSEGURIDAD Y SU PERCEPCIÓN



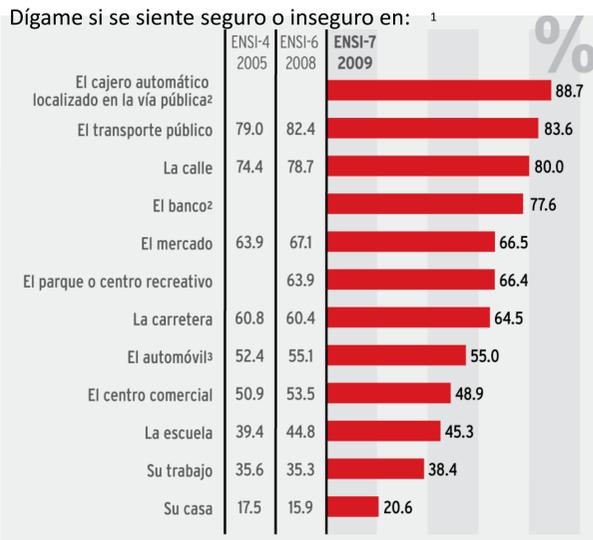
Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida durante el taller de Planeación Participativa

“... Está difícil para entrar del Estado... me ha tocado, asaltan mucho, por eso yo ya no salgo. Dos veces me ha tocado en el camión, y yo les tengo mucho miedo a los asaltantes porque traen pistola” (Sra. Elisa, Hab. UH El Rosario)



Asalto en periférico norte Naucalpan, EDOMEX. Tomada de LAPOLICIACA.COM

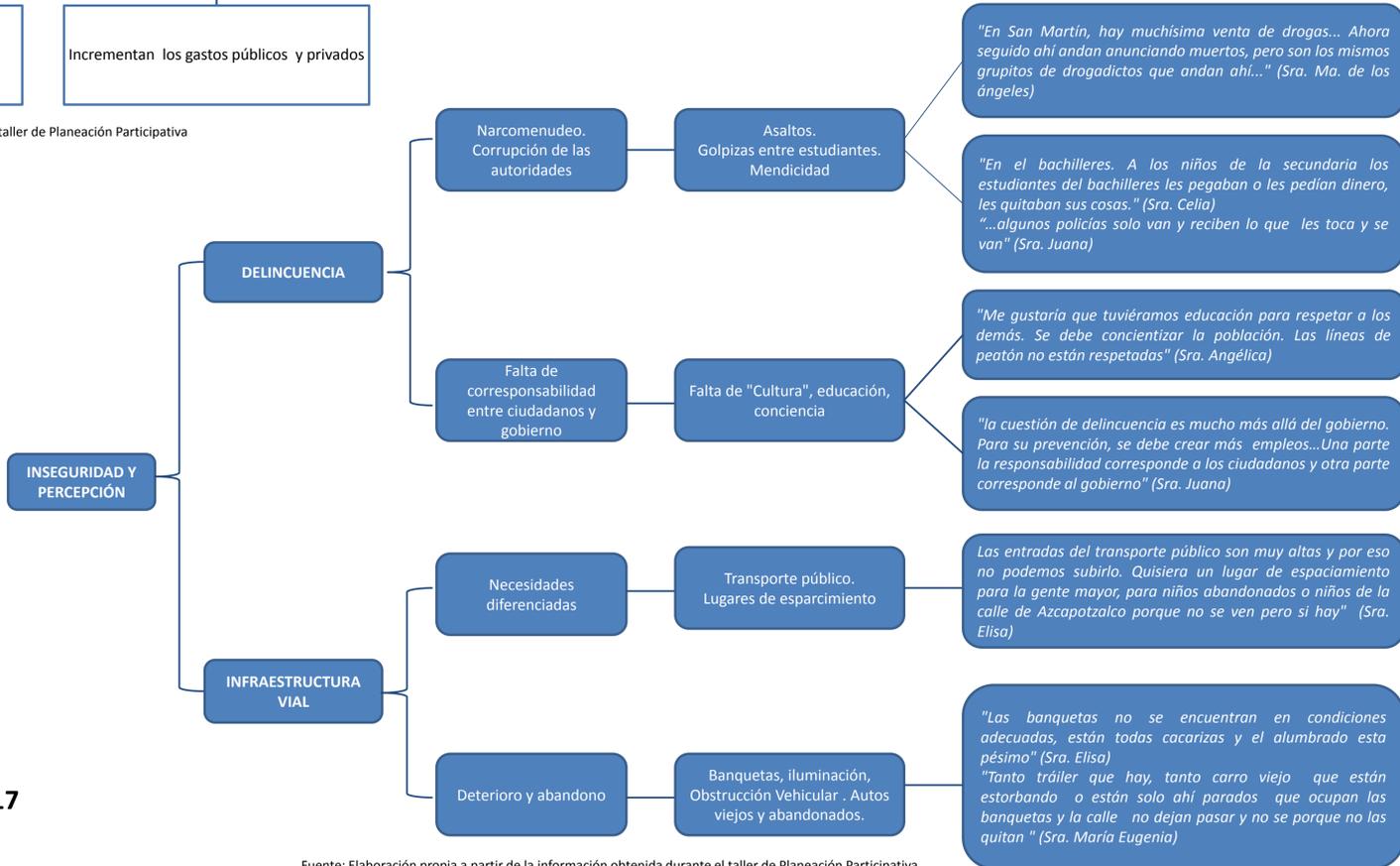
GRÁFICA 1: PERCEPCIÓN DE INSEGURIDAD EN 17 ZONAS METROPOLITANAS DE MÉXICO



FUENTE: Instituto Ciudadano de Estudios sobre Inseguridad a.c. (ICESI). Resultados de la Encuesta Nacional Sobre Inseguridad 2010 (ENSI-7).
 1Para ENSI-6 la pregunta era: "¿De los siguientes lugares, dígame como se siente en:?"
 2Se agregaron nuevos enunciados para ENSI-7.
 3En ENSI-6 esta opción se consideraba como: automóvil particular.

Desde la segunda mitad de los años 90 del siglo pasado, surgieron propuestas para dejar de concebir la seguridad pública como un tema de orden público y policial, enfocando la atención en la noción de seguridad ciudadana referida a la existencia de un orden público ciudadano que elimina las amenazas de violencia en la población y permite la convivencia en espacios accesibles y seguros para toda la población.

ESQUEMA 2 . MOTIVACIONES DE INSEGURIDAD



Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida durante el taller de Planeación Participativa

"En San Martín, hay muchísima venta de drogas... Ahora seguido ahí andan anunciando muertos, pero son los mismos grupitos de drogadictos que andan ahí..." (Sra. Ma. de los ángeles)

"En el bachilleres. A los niños de la secundaria los estudiantes del bachilleres les pegaban o les pedían dinero, les quitaban sus cosas." (Sra. Celia)
 "...algunos policías solo van y reciben lo que les toca y se van" (Sra. Juana)

"Me gustaría que tuviéramos educación para respetar a los demás. Se debe concientizar a la población. Las líneas de peatón no están respetadas" (Sra. Angélica)

"La cuestión de delincuencia es mucho más allá del gobierno. Para su prevención, se debe crear más empleos...Una parte la responsabilidad corresponde a los ciudadanos y otra parte corresponde al gobierno" (Sra. Juana)

Las entradas del transporte público son muy altas y por eso no podemos subirlo. Quisiera un lugar de espaciamiento para la gente mayor, para niños abandonados o niños de la calle de Azcapotzalco porque no se ven pero sí hay" (Sra. Elisa)

"Las banquetas no se encuentran en condiciones adecuadas, están todas cacarizas y el alumbrado está pésimo" (Sra. Elisa)
 "Tanto tráiler que hay, tanto carro viejo que están estorbando o están solo ahí parados que ocupan las banquetas y la calle no dejan pasar y no se porque no las quitan" (Sra. María Eugenia)

Frecuentemente entre el CCH Azcapotzalco UNAM y Colegio de Bachilleres ubicado en Av. de las Culturas a través del paradero de autobuses del Metro Rosario, se producen enfrentamientos entre "estudiantes" de ambas escuelas, quedando las personas que pasan por el sitio expuestas a ser agredidos. (Ciudadanos en Red, febrero 2011)



Riña de estudiante, en el bachilleres 1, el rosario, tomada de Ciudadanos en Red

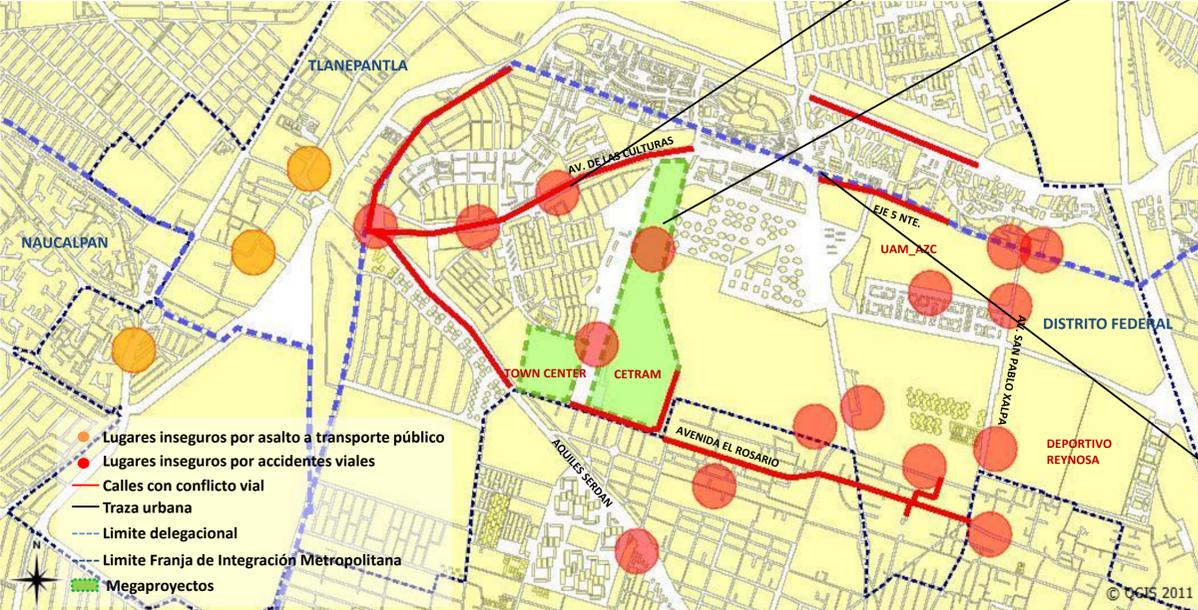


Entrada metro rosario, tomada de El Universal en línea



Cruce peligroso: San Pablo Xalpa y Calzada Real de San Martín

PLANO 1. ZONAS INSEGURAS DE AZCAPOTZALCO Y PARTE DEL ESTADO DE MÉXICO



Fuente: Elaboración propia a partir de la información obtenida durante el taller de Planeación Participativa



Medidas para controlar el estacionamiento de trailers a los alrededores de la UAM-A.



Calles de poca capacidad para el transporte de carga

Muere hombre en choque automovilístico en Azcapotzalco. Las víctimas se impactaron contra un tráiler sobre el Eje 5 Norte y San Pablo Xalpa. (El Universal, enero 2011)